



Fahrzeitbeschränkungen kontra Parkplatznot

Hier im Schwertransportmagazin wird ausführlich und eindrucksvoll über die Leistungen berichtet, welche die Fahrzeughersteller auf der einen Seite und die Fahrzeugbetreiber auf der anderen Seite Tag für Tag, Jahr um Jahr erbringen.

Über viele Legislaturperioden hinweg wurde der Verkehrsinfrastruktur stetig das Geld vorenthalten, dieses Netz auch zu pflegen. Bei keinem anderen Etat wurden und werden von den Politikern mehr Haushaltsumschichtungen vorgenommen als beim Etat des Bundesverkehrsministeriums.

An den Einnahmen des Staates aus dem Verkehrsbe- reich kann es nicht liegen, da das Mineralölsteueraufkommen, die Einnahmen aus der Kfz-Steuer und der Maut den Staat in die Lage versetzt, der Infrastruktur die Pflege ange- deihen zu lassen, die sie jähr- lich gebraucht hätte. Aber die Haushaltsmittel wurden an- derweitig verplant oder den anderen Verkehrsträgern über- tragen. Heute steht man nun

vor der Situation, dass es nicht nur der Pflege bedarf, sondern dass massive Anstrengungen erforderlich sind, um die Infra- struktur annähernd zu erhal- ten.

Hier sind sicherlich in erster Linie die Brückenbauwerke wie auch die Straßenbeläge wie -unterbauten zu nennen. Viele der Brückenbauwerke sind reparatur- oder erneue- rungsbedürftig, was speziell das Großraum- und Schwer- transportgewerbe durch die ständigen Hiobsbotschaften über neu abgelastete Bau- werke am meisten zu spüren bekommt. Aber es hat sich in den letzten 10 Jahren auch ein anderer Problembereich als untragbar herauskristallisiert: die Parkplatznot.

Nicht nur der fließende Ver- kehr ist zu beachten, sondern

auch der ruhende Verkehr muss als wichtiger Bestand- teil einer jeden Verkehrsinfra- struktur angesehen werden. Die Parkplatzsituation entlang den bundesdeutschen Straßen wie auch die Ausgestaltung der Tank- und Rastanlagen an den Bundesautobahnen muss schlicht als katastrophal be- zeichnet werden.

Es ist nicht ganz unbekannt, dass sich durch die stetige Öff- nung Osteuropas und das dort vorhandene Wachstumspoten- zial die Verkehrsströme nicht nur verändern, sondern auch zunehmen. Und der Bundesre- publik Deutschland kommt da- bei als Transitland Nummer 1 eine große Bedeutung zu. Da- bei ist es sicherlich opportun, über Verlagerungspotenziale oder den Modal-Split zu disku- tieren, aber es ist nun einmal



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf

eine nicht wegzudiskutierende Tatsache, dass die Hauptlast der Waren- und Personenströ- me die Straße tragen muss.

Die Parkplatzsituation muss schlicht als katastrophal bezeichnet werden.

Wenn man sich die Situa- tion auf den Parkplätzen zu bestimmten Zeiten anschaut, kann man sich nicht vorstellen, dass auch nur annähernd so etwas wie Fernfahrerromantik aus den 60er Jahren herüber- gerettet werden konnte. Es ist schlicht eine Zumutung, was den Verkehrsteilnehmern und hier insbesondere dem Fahr- personal des internationalen Güterkraftverkehrs zur Verfü- gung gestellt wird. Mittlerweile entstehen Situationen auf den Parkplätzen, die ein gewaltiges Gefährdungspotential bein- halten können, wenn Last- kraftwagen und Sattelzüge nur an den unmöglichsten Stellen abgestellt werden können. Na- hezu alle Parkplätze sind nicht mehr in der Lage, die Nachfra- ge nach Abstellmöglichkeiten zu befriedigen.

Es wird viel über die Sicher- heit diskutiert, es werden die gesetzlichen Grundlagen für die Lenk- und Ruhezeiten mo- difiziert, wer aber kümmert sich um die dafür auch not-



Alltag an deutschen Raststät- ten: Lkw an Lkw und keine freie Parkmöglichkeit mehr.

wendige Ausgestaltung der Infrastruktur mit ausreichendem Parkraum? Es passiert eher noch das Gegenteil: Es wird eine breite Diskussion über größere Regelfahrzeuge wie zum Beispiel den Gigaliner geführt, um möglicherweise die Anzahl von Lkw zu verringern. Wo aber soll das Fahrpersonal dieser Fahrzeuge seine Lenk- und Ruhezeiten einhalten, wenn diese aufgrund ihrer Länge kaum Parkraum finden können?

Hat schon der „normale“ Güterkraftverkehr seine liebe Not mit der geschilderten Situation, kann man sich lebhaft vorstellen, wie sich diese Ausgangslage auf das Großraum- und Schwertransportgewerbe auswirkt. Hier sind Transporte mit 6 m Breite oder 40 m Länge mittlerweile keine Seltenheit, letztere beim Transport von Teilen für Windkraftanlagen eher schon die Regel.

Dass dieser Bereich genauso unter die Rechtsgrundlagen der Verordnungen (EWG) 3820 und 3821 fällt, wie der „normale“ Güterkraftverkehr, ist evident. Dies alleine wäre bei den Abmessungen der Transporte schon ausreichend, um von erhöhten Schwierigkeiten zu sprechen. Kann der normale Lkw noch auf abgelegene Autohöfe ausweichen, ist dies dem Großraum- und Schwertransport schlicht verboten. Dieser darf sich ausschließlich auf Parkplätze stellen, die entlang der genehmigten Strecke zu finden sind. Und dies sind am Beispiel der Bundesautobahnen eben nur die TuR-Anlagen oder die einfachen unbewirtschafteten Parkplätze, die aber meistens nicht geeignet sind.

Doch diese Transporte unterliegen nicht nur den vorgenannten EWG-Verordnungen, sondern als Auswirkung aus dem obligatorischen Genehmigungsverfahren auch noch den sogenannten Fahrzeitbeschränkungen. Diese Beschränkungsmöglichkeiten sind in den einschlägigen Verwaltungsvorschriften hinterlegt und haben den Sinn, einen reibungslosen Verkehrs-



So sieht es dann aus, wenn ein Sondertransport eine Rastanlage anfährt: Parken in der Durchfahrt ist dann oft der einzige, allerdings nicht statthafte Ausweg.

fluss sicherzustellen. So können diese Beschränkungen den Transport am Wochenende von Freitag, 15.30 Uhr, bis Montag, 09.00 Uhr, verbieten oder diesen auf Zeiten außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten beziehungsweise – als Ultima Ratio – komplett in die Nacht von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr verlegen. Nimmt man die letzte Möglichkeit sowie das Wochenendfahrverbot zusammen, stehen diesem Gewerbe nur noch 4 mal 8 Stunden in der Woche zur Verfügung, um seine Dienstleistung erbringen zu können. Ein außergewöhnlich enges Zeitfenster und bei den unpaarigen Verkehren auch ein sehr teures dazu.

Führt man sich noch einmal den Hintergrund für die Fahrzeitbeschränkungen vor Augen, ist an einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss zu denken, wenn Genehmigungen beziehungsweise Zustimmungen für solche Genehmigungen erteilt werden. Und hier ist in den gesetzlichen Grundlagen auch klar geregelt, dass jeder Einzelfall zu prüfen ist, ob auf dem beabsichtigten Fahrtweg auch tatsächlich eine Beschränkung erforderlich ist. Ein Umstand, dem kaum eine Verkehrsbehörde Rechnung trägt. Man ist mit Beschränkungen sehr schnell bei der Hand.

Aber es ist kaum anzunehmen, dass bei den Überlegungen bei den Verkehrsbehörden auch die Tatsache bedacht wird, dass eine Beschränkung auch gleichzeitig die Möglichkeit beinhalten muss, diese auch einzuhalten. Was nützt ein Genehmigungsbescheid mit einer an sich nachvollziehbaren Auflage, nur zu bestimmten Zeiten zu fahren, wenn der Parkraum schlicht nicht vorhanden ist. So wird aus dieser Auflage eine nicht nachvollziehbare Auflage, die eigentlich bei Verstößen nicht sanktioniert werden dürfte. Wie soll man dem Fahrpersonal, welches zum Beispiel mit einem Transport mit einer Breite von 4,80 m unterwegs ist, klar machen, dass eine Ordnungswidrigkeitenanzeige droht, wenn es schlicht unmöglich ist, diese zeitlichen Beschränkung einzuhalten? Denn: nähert man sich dem Fahrzeitende gegen 06.00 Uhr, sind die Parkplätze alle noch belegt.

Der Ordnungsgeber hat nur eine Möglichkeit vorgesehen, aus diesem Dilemma herauszukommen. Von den in den Genehmigungsbescheiden hinterlegten Fahrzeitenbeschränkungen kann nur die Polizei abweichen, wenn es die Verkehrslage gestattet oder – im Negativen – nicht erlaubt. Aber mit dieser Auswegsmög-

lichkeit ist dem Gewerbe meist nicht gedient. Denn in der Regel verweigert die Polizei eine eigene Entscheidung und schiebt die Verantwortung dort hin, wo sie eigentlich herkommt: zu den Genehmigungsbehörden. So entsteht ein Ping-Pong-Spiel, da die Behörden sich auf diesen Passus zurückziehen, dass die Polizei aus eigener Anschauung heraus entscheiden kann.

Mit den derzeit praktizierten Fahrzeitbeschränkungen wird jeder Bescheidinhaber, ob er will oder nicht, in die Grauzone der Ordnungswidrigkeit gezwungen, was nicht im Sinne des Ordnungsgebers sein kann. Denn wenn kein ausreichender Parkraum zur Verfügung gestellt wird, kann man den Großraum- und Schwertransportbereich nicht über die Lenk- und Ruhezeiten hinaus zusätzliche Beschränkungen auferlegen, die er im Zweifel nicht umsetzen kann. Und es ausschließlich auf dem Rücken der Polizei abzuladen, ist auch nicht der richtige Ansatz. Es bedarf dringend einer Neuorientierung und einer Verbesserung der Parkplatzsituation.

STM